

PREZZI D' ASSOCIAZIONE

Il giornale *Politico-Friuli* costa per l'Adm. anticipata annua L. 1. 50, e per fuori colla posta sino al confine A. L. 45 all'anno, semestrale e trimestrale in proporzione. — Il *Gazzettino* *Politico*, unitamente alla *Giunta* *domenicale*, costa per l'Adm. all'anno A. L. 45, e per fuori colla posta A. L. 60 semestrale e trimestrale in proporzione. — Un numero separato si paga 10 Cent. Il prezzo delle inserzioni è di 25 Cent. per linea, e le linee si contano per decina.

IL FRIULI

Adelante: si pudes (Maz)

PATTI D' ASSOCIAZIONE

Non si fa luogo a reclami per mancanza degli otto giorni dalla pubblicazione del Numero che si vuol reclamare. — Lettere, pacchi e denari d'associazione non si ricevono se non franchi di spesa. — Le associazioni non disdette otto giorni prima della scadenza s'intendono continuarsi. — Il *Foglio politico* si pubblica ogni giorno, eccettuati i festivi. — L'indirizzo è alla Redazione del giornale *IL FRIULI*.

Anno III.

Udine, Lunedì 4 Agosto 1851

N. 172.

Quando si parla della strada ferrata, che dovrà attraversare il Friuli per congiungere Treviso con Trieste, si ode tuttavia taluno manifestare il dubbio, che fra le varie linee proposte possa ottenere la preferenza quella che nella parte bassa costeggerebbe quasi la marina. Se due strade ferrate si potessero costruire, l'una superiormente e l'altra alla marina, noi comprenderemmo l'utilità anche di quest'ultima, massimamente per i paesi contigui, quantunque essi, per le comunicazioni marittime e fluviali di cui godono e che possono migliorarsi, non ne abbiano tutto il bisogno. Ma tosto che si ha da fare una scelta fra le due, non pare possibile che si possa porre il dubbio che non sia da preferirsi la superiore; la quale metterebbe in comunicazione fra di loro e colla grande linea commerciale i più grossi paesi di una vasta estensione, i più operosi e quelli intorno ai quali s'aggirò sempre la parte principale del traffico di questa regione. Noi non istaremo a replicare i motivi evidenti che devono indurre a scegliere la linea, che passerebbe per il centro della provincia del Friuli, in ordine all'interesse del paese. Solo soggiungiamo, che per seguirne un'altra si dovrebbe proporre, non già il problema di cercare la linea più conveniente agli interessi generali, ma si quello di sfuggire i luoghi abitati e segnatamente Udine, come infetta da peste. Chi vorrebbe stabilire il problema in questo modo? O chi vorrebbe scappare dall'abitato per abbreviare di meno di una mezza ora la strada fra i punti estremi di essa? V'ha chi pretende invece, che la strada disottana possa costare meno della superiore nella costruzione. Noi vorremmo sapere un poco su che dati si appoggino costoro; mentre ogni ingegnere che conosce il terreno dice appunto il contrario. Tuttavia noi vorremmo, che una volta queste dicerie si presentassero formulate in qualche luogo, appunto per avere occasione di confutarle; ben certi che non ci mancherebbe una dimostrazione trionfante anche dal lato tecnico in favore della linea superiore.

Ora alcune parole della strada ferrata della Carinzia. Quel nostro vicino paese, ricco di produzioni metallurgiche, è vivamente interessato ad avere una strada ferrata, che gli permetta di agevolare al più possibile l'esportazione dei suoi ricchi prodotti. Esso istituì quindi un Comitato, perchè si occupi di studiare e promuovere tutto ciò che possa condurre alla costruzione di questa strada, la quale partirebbe da Bruck ed attraversando la Carinzia discenderebbe per la Pontebba fino ad Udine. I Carinziani domandano in questo l'appoggio anche dei Veneti e segnatamente dei Friulani, per il cui paese si metterebbero in diretta comunicazione coll'Italia. Per dimostrare la convenienza di questa strada il Comitato della Carinzia raccolse in una memoria alcuni dati statistici, cui crediamo opportuno far conoscere ai nostri lettori. Una memoria da esso compilata accenna al fatto incontestabile, che le strade ferrate sono chiamate a sostituirsi alle strade postali, come le strade battute rimpiazzano già le vie non carreggiabili. Essere ciò un postulato delle condizioni dell'economia moderna, la quale non permette che un paese sia, senza suo danno, inferiore in mezzi di trasporto d'un altro. Che se alla Carinzia, la quale fin oggi poté gareggiare in talor mezzi coi paesi circoscriventi, mancasse ora questa perfezione che acquistò i paesi limitrofi, essa verrebbe ad entrare rispetto ad essi nelle medesime relazioni economiche e industriali, che furono finora proprie della Turchia rispetto all'Austria. Poiché gli economi nazionali consentono tutti in ciò, che le strade non si costruiscono già per il solo lucro dei centesimi di pedaggio, ma che esse servono a dare slancio ed incremento all'agricoltura ed all'industria, le quali decadono totalmente in un paese, che sia in quanto a mezzi di trasporto per alcun tempo inferiore ai paesi circoscriventi.

La Carinzia possiede finora due strade principali molto frequentate: la prima (da Bruck a Udine) attraversa il paese da Nord-Est a Sud-Ovest, l'altra (da Marburg a Bressanone) dall'Est all'Ovest; senza annoverare le due strade minori che congiungono la Carinzia con Lubiana e con Salisburgo.

Sulle quali, secondo i dati statistici raccolti dall'ispet-

tore Schelliesnigg prima dell'apertura della strada ferrata di Glatz-Marburg, si carreggiavano annualmente.

Di transito	
Da Trieste attraverso il Loibl per Klagenfurt fino a Wals e alla strada di ferro a cavalli il numero medio di	55629 C.
Da Trieste oltre il Loibl fino a Salisburgo	3158
oltre il Loibl per Klagenfurt fino nella Stiria superiore	8650
oltre le Wurzen per Villaco fino a Salisburgo	50000
Da Udine per Pontebba, Klagenfurt, Wels	64788
Salisburgo	2966
Marburg	12000
Villaco, Salisburgo	20000
coi Velociferi per Vienna	26000
coi carri si detti di Parigi per Vienna	5200
Dall'Austria superiore e della Stiria superiore attraversando Friesach e Klagenfurt per Trieste	15470
Da Vienna-Bruck per Friesach, Klagenfurt, Udine (Velociferi)	26000
Da Bruck per Friesach, Klagenfurt, Udine (colle Parigine)	5200

Somma del commercio di transito annuale 275,061 C.

Le spedizioni da Trieste consistevano in merci coloniali ed altre; quelle di Udine in riso, seta greggia e nei prodotti delle raffinerie di zucchero di Gorizia, Udine e Treviso; quelle dalla Stiria superiore in lardo, hijauterie, acciaio, falci e terracotte; quelle da Bruck in manifatture.

Secondo il computo del sig. Schelliesnigg la Carinzia percepì, da questo commercio di transito 205829 fior. 50 car.

dei quali 70 O/o appartengono al prodotto netto	142,675 fior. 39 car.
10 O/o alla deteriorazione del bestiame	20,581 fior. 57 car.
20 O/o al guadagno diretto dei fabbri, carpentieri, osti e speditori	40,785 fior. 54 car.

205,819 fior. 50 car.

La media dell'importazione ed esportazione della Carinzia ascende:

Sulla strada di Friesach	
l'importazione di manifatture, carta, libri, terraglie, macchine, vini austriaci, tabacco, luppolo, grano ecc.	55,375 C.
sale per il circolo di Klagenfurt	28,315
l'esportazione di merci in ferro ed acciaio	64,681
piombo e piombo lavorato	54,076
altri prodotti del paese	2,985

Sulla strada del Loibl

L'importazione di merci coloniali ed altre da Trieste pel consumo del circolo di Klagenfurt	6,287
farina, miele, lardo, porci, prugno dal Cragno	14,000
l'esportazione in prodotti montanistici, in semi di trifoglio, lino, in lardo, acquavite	66,933

Sulla strada di Marburg

L'importazione in vini, frumento ed altre merci	58,021
l'esportazione di fabbricati e prodotti (sulla Drava)	60,000
detto (sull'Assè)	55,905
di rails parte sull'Assè e parte per acqua	30,000

Trasportiamo 452,804 C.

Ripartiamo 452,804 C.

Sulla strada del Tirolo	
l'importazione di formaggi, merci di cotone, tappeti, vino	1,000
l'esportazione in fabbricati e prodotti, tra quali 15,404 Cent. di ferro, acciaio, e piombo lavorato	50,000
Sulla strada di Pontebba	
l'importazione di riso, zucchero, sciropo, vino, nois	92,122
l'esportazione di ferro, acciaio, piombo lavorato, di avena, lenti, fagioli	120,247

Cosicchè tutto il movimento dell'importazione ed esportazione ascende a 648,165 dei quali 165,378 C. d'importazione e 482,845 C. di esportazione.

E da notarsi che queste cifre, sebbene desunte dai registri delle strade doganali, dei speditori ecc., non sono d'un'esattezza matematica; ma dove i dati erano differenti, si presero sempre le cifre minori. Si noti ancora che l'esportazione e l'importazione tra Trieste, o il Cragno, e Villaco, come pure l'importazione del sale pel circolo di Villaco, non vennero rilevate, e quindi non comprese nel calcolo di sopra.

Per completare l'attuale movimento di merci conviene ancora aggiungere il traffico dell'interno, il quale non è inferiore alla somma delle merci importate ed esportate. Poichè, pur prescindendo dai prodotti dell'agricoltura, e da ogni altra merce che si trasporta da uno ad altro luogo, nell'anno 1848 si trasportarono prodotti montanistici, soltanto nell'anno 1848, 60,000 cent. di ferro, cui diedero le miniere e delle 60,000 cent. di piombo le tre parti almeno, per raffinarle nelle fabbriche opportune. Cosicchè il traffico dell'interno si può calcolare senza errore alla cifra minima di 600,000 cent.

Per calcolare le spese di trasporto nel traffico di importazione esportazione ed interno, osserviamo che la strada N.—S. (Trieste-Loibl) è lunga 10 1/2 leghe (42 m. it.), e quella E.—O. (Unterdrabing-Oberdrabing) 25 1/2 leghe (102 m. it.), cosicchè il diametro del paese puossi calcolare a 18 leghe, (72 m. it.) Ammettendo che le merci che s'importano ed esportano facciano metà della strada (9 leghe, 36 m. it.) e quelle del traffico interno un quarto di strada, (4 1/2 leghe, 18 m. it.), stando al porto attuale di 3 car. (15 cent.) per cent. e lega (4 miglia), i 648,000 cent. di merci d'esportazione e di importazione richiederanno 291,600 fior. — Sulla strada ferrata non pagandosi che 5/4 car. per cent. e lega, ne ascenderebbe il porto a 104,900 fior., donde risulta uno svantaggio per la Carinzia di 521,700 fior.

E siccome fin d'ora si vede che il commercio di transito segue la via di Lubiana per la strada ferrata che vi corre, è duopo aggiungerci ancora tutto ciò che la Carinzia trasse da quel commercio, vale a dire 143,457 fior. 55 car.; per cui risulta una perdita annua di 465,157 fior. 55 car.

Qui passa la Memoria a dimostrare l'interesse che ha il governo di congiungere la capitale al Regno Lombardo-Veneto per mezzo della via più corta che è quella della Carinzia, e fa osservare come la via del Carso è bensì un beneficio necessario per Trieste, ma, da non adoperarsi sicuramente per la Bora che quivi infuria.

Per ciò che riguarda il tracciamento, accontentarsi per ora la Carinzia d'una via sola, cioè di quella che da Bruck mena a Udine passando per Judenburg, Klagenfurt, Villaco e Pontebba, la quale come strada postale è lunga 45 1/2 leghe (182 m. it.), e come ferrata non oltrepasserebbe le 30 leghe (200 m. it.), ove si vogliono motter in conto le deviazioni che sarebbero necessarie. — La distanza della via ferrata da Bruck a Lubiana importa 37 5/8 leghe (150 1/2 m. it.), e la strada che passando per Gorizia mena a Udine 47 1/2 leghe (70 m. it.). Ammettendo che questo tratto di strada come via ferrata importasse, per le deviazioni necessarie, 20 leghe (80 m. it.), la via ferrata da Bruck a Udine, evitando la Carinzia,

avrebbe una lunghezza di 60 leghe (240 m. it.), quindi 10 leghe (40 m. it.) di più di quella per la Carinzia, che richiederebbe uno scapito di 8 1/2 car. per trasporto di ogni C. (da 37 1/2 a 45 car.)

Le merci che verrebbero trasportate per questa via ferrata sarebbero le seguenti:

Dei 275,061 C. di effetti di transito cadrebbero sulle 18 1/2 leghe (74 m. it.) di questa via:

1) Le merci di Trieste con	65,457 C.
da Klagenfurt a Friesach, per 6 l. (24 m.)	
2) Le merci di Udine con	67,754
da Pontebba a Friesach per 18 l. (72 m.)	
3) Le merci di Udine con	12,000
da Pontebba a Klagenfurt per 12 1/2 l. (50 m.)	
4) Le merci di Udine con	31,200
da Pontebba a Friesach per 18 1/2 l. (74 m.)	
5) Le merci di Stiria sup. con	15,470
da Friesach a Klagenfurt per 6 l. (24 m.)	
6) Le merci di Bruck con	31,200
da Friesach a Pontebba per 18 1/2 l. (50 m.)	

quindi 225,061 C.
per una distanza media di 45 5/8 l. (54 m.)

Delle 648,165 C. di merci importate ed esportate si può ammettere che:

le 185,628 C. della strada di Friesach percorrono metà della strada 9 1/4 leghe (37 m. it.)	
le 87,242 C. della strada di Loibl percorrono 1/8 della strada, 2 l. (8 m. it.)	
le 181,924 C. della strada di Marburg percorrono 1/4 della strada, 4 1/2 leghe (18 m. it.)	
le 51,000 C. della strada del Tirolo percorrono 1/8 della strada, 2 l. (4 m. it.)	
le 142,569 C. della strada di Pontebba percorrono 1/2 della strada, 9 1/4 l. (37 m. it.)	

Queste 648,165 C. percorreranno dunque una via media di 6 1/5 l. (25 1/2 m. it.)

Delle 600,000 Cent. di merci trasportate nell'interno percorrono la metà della strada, 9 1/4 l. (37 m. it.).

Calcolandosi l'incasso del trasporto al minimo di 5/4 per libbra e lega, il movimento delle merci renderebbe 125,920 fior. 46 car.; e il movimento delle persone calcolandosi ad altrettanto, come ne mostrano i bilanci della maggior parte delle strade ferrate: l'entrata sporcata arriverebbe a 247,841 fior. 32 car., ossia per lega (4 m.) a 15,596 fior. 48 car. Ed estendendosi questo calcolo a tutta la lunghezza della via da Bruck a Udine, si avrebbe un importo di 629,649 fior. 36 car.

Ma siccome a costruire una tale strada ci voglia 550,000 fior. per lega, e quindi compreso il materiale dell'esercizio, un capitale totale di 16,450,000 fior. che al 4 0/0 darebbe un interesse di 658,000 fior., e siccome le spese d'amministrazione assorbirebbero all'incirca una metà dell'introito sporco; il commercio attuale, calcolato da noi certamente al minimo, dovrebbe almeno raddoppiarsi onde ricavarne gli interessi debiti del capitale. Il che avviene in molte imprese di strade ferrate; ma ove non avvenisse in questa, il capitale non frutterebbe che il 2 0/0. Ma si può calcolare con certezza quasi perfetta che l'interesse non sarebbe minore del 3 0/0.

La Memoria invita qui i circoli di Bruck e Judenburg e la provincia del Friuli ad appoggiare la sua proposta.

Le difficoltà del terreno essere poche per l'Austria, che vuole superare quelle del Semmering e del Carso. La maggiore esser quella dell'altura tra Unzmarkt e Neumarkt, ma non da paragonarsi all'intersecazione del terreno da Marburg a Klagenfurt. La strada N-S essere poi indicata dalla direzione che prese il commercio finora.

Maggiore difficoltà derivare dalle condizioni attuali del tesoro dell'impero. Ma essere da considerarsi che il dinaro impiegato in costruire una strada non è cosa consumata, ma un possesso, che producendo immediatamente interessi innalza l'industria e l'agricoltura del paese, fonti di ricchezza d'uno Stato. Né poter bastare allo scopo la strada di Marburg a Trieste, destinata com'ella è a congiungere Trieste e il Levante con Vienna, mentre questa più breve avrebbe a congiungervi l'Italia. Esser debole l'obiezione, che per una tale strada si verrebbe a consumare di troppo il legname del paese adoperato ora dalle ferriere; perchè di legname la Carinzia è ricca, né dopo sarebbe impiegato in questo. Poiché il carbon fossile di Carinzia e di Tolinsdorf, dietro le ultime

speculazioni, può sopprimere completamente al legname, e col risparmio di 2 fior. per lega. — Il ministero del commercio metteva, nell'estate scorsa, a disposizione del direttore di fabbrica, il sig. Schlegel, una macchina locomotrice, colla quale il 5 ottobre si fece una corsa di prova da Marburg a Spielfeld con tutto il carico del treno e colla celerità prescritta, e nel rapporto presentato dal sig. Schlegel al ministero, in data 11 ottobre, si dimostrava che si era adoperato 4 cent. di carbone per lega: il quale in Istria costa attualmente trasportato, fino alla strada ferrata, 15 car. M. C. il cent., il che fa per lega 4 fior. Di legna si impiega attualmente 5/8 di klafter viennese per lega, il che calcolando il klafter al prezzo consueto di 4 f. 48 car. per klafter dà 5 f. per lega. E si ebbe di sovrappiù il vantaggio di non essere molestati né da faville né da molto fumo.

Conviene altresì notare che stante la gran ricchezza della Carinzia in ferro, le fondamenta si potrebbero fare di ferro invece che di legno; e le spese maggiori verrebbero di gran lunga ricompensate dalla durata maggiore.

La Drava non essere navigabile con vapori, a ragione dei molti scogli, dei bassi fondi, della grande mancanza d'acqua per 3 mesi dell'anno, e per la rapidità del suo corso. E se anche non esistessero tutti questi difetti, non sarebbe per ciò men desiderabile una via ferrata: come ne danno esempio le rive del Reno.

I due circoli della Stiria, la Carinzia e la provincia del Friuli non hanno a domandare una tale strada dallo Stato soltanto a motivo del loro bisogno, ma per il diritto loro derivante dal principio d'equiparazione. Poiché se le 900,000 anime di quelle provincie hanno il dovere di pagare le imposte con le quali si costruiscono strade ferrate a vantaggio altrui, è ben giusto che anche le altre provincie contribuiscano a vantaggio loro. Altrimenti esse ne avrebbero un doppio svantaggio: quello dell'imposta, e quello di migliorare le comunicazioni altrui, pur privando dei guadagni le proprie. Che se lo Stato non è in grado di sostenere le spese direttamente, lo Stato protegga almeno quest'impresa della Carinzia nel modo che potesse altre importanti imprese di vie ferrate.

Sarebbe indispensabile, che lo Stato assumesse almeno la garanzia dell'interesse. — Allora si potrebbe trovare il capitale in via di azioni, mentre non vi ha dubbio che, in tal caso, alcuni banchieri vi prenderebbero parte.

Una tale garanzia può assumersi lo Stato agevolmente: 1. perchè non è a dubitare circa alla rendita della strada, 2. perchè lo Stato vorrà tosto o tardi appropriarsi anche questa strada, come fece da ultimo con quella d'Ungheria, la quale non rendendo ancora il 4 0/0 comperò a sé verso obbligazione al 4 0/0.

La Memoria termina coll'invitare tutti a dare appoggio all'impresa, e ad accelerarne l'attuazione.

ITALIA

Udine, 4 agosto. Nel nostro foglio di venerdì p. p. è incorsa un'importante omissione tipografica. Fra i membri della nuova Camera di Commercio del Friuli non venne indicato il sig. Heimann, negoziante di Udine.

(PIEMONTE). — Torino, 29 luglio. Nella circostanza in cui ricorreva l'anniversario della morte del magnanimo re Carlo Alberto, alcuni cittadini livornesi facevano consegnare al ministero dei lavori pubblici la somma di lire 285, qual loro offerta per la erezione del monumento nazionale alla di lui memoria. (Gazz. Piem.)

AUSTRIA

Vienna 30 luglio. Quest'oggi venne pubblicato dall'ist. tipografico dello Stato il volume 70. mo delle leggi ed ordinanze politiche emanate sotto l'imperatore Ferdinando I, il quale arriva fino all'anno 1848. Così pure in un volume la raccolta delle leggi di giustizia fino all'anno 1856.

In Ottakring presso Vienna fu scoperto il coviglio di una fabbrica di banconote false. Vi si trovò cioè un torchio nouchè tutti i requisiti necessari per la fabbricazione dei quarti delle banconote da un fiorino.

A Pest venne arrestato, giorni or sono, un individuo che fabbricava braccialetti per signore con suavi le lettere P. V. D. T. N. A. A. L. S. che significano: *Pauanova, Vergiss Dein: Todten Nicht, Als Ankläger Leben Sie!* (Pauanova, non dimenticare i tuoi morti, essi vivono quali accusatori), e sono nello stesso tempo, le iniziali dei generali che furono fucilati nella fortezza di Arad.

GERMANIA

Le perquisizioni domiciliari e gli arresti continuano tuttavia in varie città della Germania. I governi temono l'esistenza di gravi insicchezze del partito rivoluzionario, fanno di tutto per impedire qualunque sorpresa. Specialmente la democrazia della Germania occidentale cioè del granducato di Baden e Assia e di Francoforte, è quella che agitando con ogni mezzo possibile tiene desta l'attenzione dei governi.

Sondershausen 25 luglio. Anche il nostro governo ha determinato di modificare la Costituzione del 48. Il ministro presidente ha fatto dichiarare alla Dieta di Francoforte, che egli avrebbe modificato lo Statuto già prima, se non avesse temuto lo scoppio di qualche sommossa, e che ora potrà fare alla Dieta del paese la relativa proposta accennando alla necessità esterna. Egli è ormai certo che tra non molto vedremo raccolte le Diete di tutti i piccoli Stati nei quali fiorisce la democrazia, per deliberare sulla modificazione dei rispettivi Statuti. Il duca di Anhalt-Cöthen fa già, com'è noto, elaborare un nuovo progetto di legge sulle elezioni, il nostro principe ne segue l'esempio, e gli altri non indugieranno a fare lo stesso.

— Scrisse da Francoforte il 27 luglio. La nostra democrazia continua ad agitarsi. Tutti gli organi di questo partito riempiono le loro colonne d'invettive contro la Dieta federale. E il nostro Senato permette tutto questo, mentre deve sapere ottimamente che tanto nel Basileo quanto nel granducato d'Assia si fanno i preparativi per una nuova insurrezione. (?)

Darmstadt 26 luglio. Il progetto di legge relativo alla reintroduzione della pena di morte è comparso in istampa colla motivazione: « Le disposizioni di legge, in virtù delle quali è stata abolita la pena di morte ed entrata in sua vece la pena di reclusione a vita, sono abrogate. Le disposizioni sull'applicazione della pena di morte e sulla esecuzione delle sentenze di morte, contenute nel codice penale, nel codice penale militare ed in altre leggi, in quanto che furono rimosse colla legge 11 aprile 1849, entrano di nuovo in vigore. »

Quale motivo per la reintroduzione della pena capitale se ne adduce la necessità. Il governo dice che specialmente tempi nei quali la disciplina e l'ordine e il rispetto dovuto alla legge sono decaduti si come nei tempi che corrono, esigono imperiosamente che per la vita e la proprietà dei cittadini, non che per il mantenimento dello Stato stesso si stabilisca una tutela, cui le leggi possono prestare colla comminatoria della pena di morte. Infine osserva che la pena capitale è stata reintrodotta anche nel vicino granducato di Baden. Il ministero propone di rialzare la ghigliottina (!)

I due tribunali militari federali nell'Elettoreto si sciolsero nel 25 esdente luglio e consegnarono i ruozienti casi d'inquisizione e gli atti al giudizio di guerra assiano. A Cassel si assicurava ai 26, i due commissari federali aver ricevuto da Francoforte la prorogazione dei loro pieni poteri. Nelle vicinanze di questa città ebbe luogo giorni fa una perquisizione domiciliare.

Finalmente si viene a conoscere la vera causa degli arresti eseguiti negli ultimi tempi nella città d'Ambrurgo, dei quali segnatamente quelli del negoziante in legna Martens e del tappezziere Spadow fecero grande sensazione. Il sig. Martens aveva accolto tempo fa un sì detto agente della propaganda socialista di Londra e rimise presso di sé in quell'incontro parecchi amici, fra i quali il suddetto Spadow. La polizia aveva rinvenuto presso il Martens la lista delle persone che presero parte a quell'adunanza, ciò che lo indusse a dirigere rispetto all'attività di quell'agente varie lettere a potenze estere.

Il redattore della soppressa Gazz. di Treviri dichiara nella Gazzetta di Colonia, che avendo la polizia proibito a tutte le tipografie di Treviri di stampare la sua gazetta, sotto comminatoria della perdita della concessione, e affatto impossibile che il foglio comparisca più oltre.

La Gazzetta di Gotha riferisce che il tenente generale de Radowitz abita nel castello di Molsdorf fin dal 19 luglio.

Meiningen 26 luglio. — Le nostre truppe hanno ricevuto anch'esse l'ordine di deporre le coccarde tedesche.

Alla Stampa libera si scrive da Flensburg (Schleswig-Olden) sotto la data 25 luglio: Com'è noto la banda musicale danese viene accompagnata alla ritirata, cui eseguisce due volte in settimana, da numerosissima moltitudine di gente. Ora, allorché lo scorso sabato i musicanti si furono fermati davanti ad una casa d'un distinto e da tutti molto stimato negoziante e padrone di navigi, il quale

nel giorno precedente era partito per affari, la moltitudine che, non osando i Tedeschi prender parte a processioni ecc., era composta quasi esclusivamente di plebe fanatizzata in senso danese, proruppe d'un tratto in alte grida di: « Vivano i Tedeschi e gli Schleswig-Olsteinesi ». Quest' involontario prorompimento della sincera opinione pubblica fece una disagiata impressione sulle pubbliche autorità. Poliziotti e soldati attaccarono tosto la moltitudine. Uno dei feriti morì il giorno susseguente.

Allora 27 luglio. La nostra polizia pubblica la seguente notificazione:

« L'Ufficio di polizia ha proibito la festa di canto che doveva aver luogo nel giorno 30 cadente mese, il che in seguito a disposizione superiore si deduce a pubblica conoscenza. »

Questa proibizione d'una festa per la quale si facevano grandissimi preparativi già da lunga pezza e colla permissione delle autorità pubbliche, e che doveva aver luogo a beneficio del fondo per gli invalidi schleswig-olsteinesi ha destato somma sorpresa, dando nello stesso tempo occasione alle più svariate vociferazioni.

L'Ufficio di polizia aveva riveduto tutti i canti che dovevano essere eseguiti, modificandone alcuni che gli parevano di natura troppo rivoluzionaria. Così per esempio invece di: *Canto cirasso*, aveva messo *Canto beluino*; in vece di: *Scuoteletti o Romani* del Cola di Rienzi, *Servizi guerrieri tedeschi* ecc.

La Gazz. ufficiale olandese dà per positivo che fra i commissari olandesi e prussiani sono stati conclusi due trattati, l'uno sulla congiunzione delle rispettive strade ferrate, l'altro su quella dei telegrafi.

FRANCIA

Parigi 26 luglio. Il sig. Pasquale Duprat presentò una serie di emende al progetto di legge sull'organamento dei Comuni. Queste si riferiscono alle questioni principali del progetto e tendono a dare nuova base, a svolgere in nuovo modo le nostre libertà municipali. Il sig. Duprat fece precedere le disposizioni che egli presenta da un titolo preliminare che, adottato, eserciterebbe profonda influenza sull'avvenire del nostro sistema comunale. In apparenza non è che una dichiarazione di principi, ma è facile vedere le conseguenze che ne risultano. Ecco: « Art. I. I comuni sono aggregati naturali di cittadini, conservati dalla legge e retti liberamente, nel limite de' loro interessi, da amministrazioni locali. — Art. II. Nessun'associazione comunale può essere riconosciuta dallo Stato, qualora essa non sia in grado di provvedere immediatamente ai di lei bisogni generali. — Art. III. Sono mantenuti i Comuni attuali. Nondimeno ogni Comune che nell'intervallo di 40 anni non potrà bastare alle spese obbligatorie, dovrà venir congiunto ad uno de' Comuni vicini. — Art. IV. Ogni anno si procederà solamente una volta e mediante un progetto di legge collettivo, ai cambiamenti di circoscrizione, il cui risultato dovrà essere di aumentare e diminuire il numero dei Comuni. »

Negli articoli da lui uniti a questo titolo preliminare, il sig. Pasquale Duprat chiede la pubblicità delle sedute de' delegati municipali, la nomina de' podestà per parte del consiglio in tutti i Comuni, il diritto di riunirsi ogni qualvolta lo esigano gli affari dell'associazione comunale e l'istituzione di comitati locali destinati a secondare il podestà nel suo ufficio amministrativo.

L'Ordre, organo degli orleanisti, e massime di quel partito che chiamasi parlamentare, si manifesta contrario al rivedimento, tuttoché lo avesse appoggiato nella prima discussione. Secondo lui la revisione legale si è fatta impossibile, dacché i partiti monarchici invece di considerarla come mezzo di miglioramento della forma repubblicana (ch'ei crede doversi per ora conservare), posero in campo le loro tendenze particolari e così insospettirono la parte repubblicana. Vedendo che questa persevererà nel suo proposito, l'Ordre crede doversi combattere il rivedimento, che altrimenti non si farebbe che animare coloro che sprezzano il potere legislativo a tentare qualche colpo insostenibile per ottenerne la proroga de' poteri di Luigi Bonaparte.

Il Debate contiene un lungo articolo di Michele Chevalier sulla seconda edizione accresciuta e corretta del discorso di Thiers contro il sistema del libero commercio, comparsa in alcuni giorni. Thiers, afferma nella prefazione scritta da lui che quanto egli disse nel suo discorso è esattamente verità e ch'ei vi persiste. Michele Chevalier deplorea nel suo articolo di esser costretto, malgrado questa ferma ed energica asserzione, a confutar Thiers per suoi

errori troppo evidenti, da lui spacciati come verità. In fine del suo articolo, dopo aver combattuto nuovamente tutti i punti del discorso di Thiers, il sig. Chevalier esprime la speranza che il riformatore della tariffa dell'anno 1854, illuso dai protezionisti, si riederà ben presto dei suoi errori; cosa che dovrà del resto esser grata a Thiers, come quella che deriva dai principi del 1789.

L'Assemblée Nationale parla d'un'adunanza tenuta dalla sinistra, nella quale il generale Cavaignac avrebbe rinunciato a qualunque candidatura presidenziale pel 1852 in favore del sig. Carnot. L'Indépendance non crede all'esattezza di questo fatto.

Si sa che Carlo Hugo, figlio del celebre poeta, fu condannato ultimamente alla prigionia per un articolo contro la pena di morte inserito nell'Événement. Qualche giorno fa, egli venne invitato a costituirsi prigioniero; ma non restava spazio che nelle prigioni destinate ai ladri. Il prefetto di polizia, dietro osservazione fattagli di ciò, decise che il sig. Carlo Hugo aspetterà, affinché non sia esposto a subire tale compagnia.

I signori Ledru-Rollin e Girardin ebbero una conferenza a Londra. Il fatto da luogo a molti commenti in Parigi, ora soprattutto che la Montagna si disciplina, e tenta di far accettare l'arbitrato d'una commissione tratta dal suo grembo agli elementi tumultuosi dei primi conclavi elettorali. La Montagna, nella sua adunanza di giovedì, nominò una commissione a tale scopo.

Furono distribuiti al comitato il bilancio delle spese e quello degli introiti pel 1852, l'uno elaborato da Passy, l'altro da Gouin, affinché i membri n'esprimano il loro parere. Il governo aveva domandato approssimativamente 1455 milioni; il comitato del bilancio propone l'irrelevante riduzione di 45 milioni, di cui la metà tocca al bilancio delle costruzioni pubbliche. Il comitato conserva l'effettivo dell'esercito e della flotta secondo il progetto del governo. Esso difalca 150,000 franchi dalla somma elenata per la edificazione del monumento di Napoleone e 100,000 fr. dai fondi destinati a sussidio de' profughi esteri, pel quale rimarrebbe ora soltanto un milione. Il bilancio dei redditi viene fissato approssimativamente a 1290 milioni, il che presenta un deficit di circa 150 milioni pel 1852. Passy fa rilevare nel suo rapporto, pieno di finzioni, i disavanzi che sempre si rinnovano e il peso del debito oscillante che va perciò aumentando ogni anno, e che secondo la sua indicazione, avrà raggiunto un'altezza mai nota finora. Come ragioni principali del continuo difetto d'equilibrio fra le spese e le rendite dello Stato Passy indica gli eccessivi sacrifici, ai quali si è sottoposto lo Stato da parecchi anni per costruzioni pubbliche, la cessazione della ricompensa delle rendite, e negli ultimi anni il ribasso degli introiti indiretti dello Stato a motivo delle incerte condizioni. Passy dichiara che bisogna assolutamente appiattarsi a qualche partito pel 1855, ma, com'è naturale, ei vuole che sia rimesso alla prossima Assemblea legislativa l'incarico di trovare nuove sorgenti di rendita o altri mezzi per ripristinare definitivamente un regolato bilancio pubblico.

Parigi 30 luglio. La legge sui teatri è adottata.

INGHILTERRA

Londra, 25 luglio. Ecco la risposta fatta dal signor Labouchere alle osservazioni che il sig. Herries presentò alla Camera dei Comuni, nella tornata del 24, in appoggio del suo emendamento protezionista al bill delle dogane.

Il sig. Labouchere. Lungo che la revoca delle leggi della navigazione abbia prodotto i deplorabili effetti che furono ora segnalati, e indebolito il braccio dritto dell'Inghilterra, essa revoca aumentò invece la prosperità della marina britannica. Quanto è a' proprietari de' navigli, essi danno lo spettacolo del contrasto più sorprendente tra il loro linguaggio e la loro condotta: essi si lagnano, essi gemono, ma non perciò essi lavorano con minore operosità ed energia. La loro voce è effeminata come quella di Giacobbe, il loro braccio ha la forza di quello di Esaù (risa e applausi). E può darsi che la navigazione inglese ne' nostri porti abbia subito un qualche decrescimento, ma nuove sorgenti di lavoro sono state anche offerte. Se molti navigli stranieri vennero ne' nostri porti, i nostri navigli non si lasciarono mica vincere di cortesia, e restituirono loro la visita. (Risa) Il profittò, egli è vero, non fu sempre tutto intero per proprietari di quelli, e in ciò noi siamo d'accordo; ma si dee adunque essere egoisti a tal segno da pretendere che nessun altro, tranne noi, partecipi né punto né poco ai guadagni? Ed egli è ciò che è avvenuto; l'interesse generale della marina ne vantaggia. L'anno scorso, a Sunderland (il porto di costruzione più vasto del mondo) ebbe attività grandissima; tale che non si era mai

veduta l'eguale dappoi lungo tempo. Per quel che riguarda la reciprocità, la Francia, la Spagna ed il Belgio, sono i soli paesi che si tengono tuttora in disparte; ma e' farono intavolate delle trattative, ed io spero ch'esse otterranno un esito favorevole. (Ascoltate)

Nel meeting tenutosi ieri (24) alla Taverna di Londra, dopo un discorso vivamente applaudito dal sig. Raikes Currie, fu adottata all'unanimità la risoluzione seguente:

« Attesoché la Camera dei Lord, nel far uso d'un semplice privilegio per respingere un provvedimento presentato cinque volte al Parlamento, con la sanzione della Corona espressa dai ministri, e affermata da forti maggioranza (provvedimento concernente in particolar modo le qualità necessarie per sedere nella detta Camera dei Comuni) abbia dato ai poteri della Costituzione una estensione senza esempio e pericolosa; attesoché alcuni ministri abbiano a varie riprese dichiarato, quel provvedimento riferirsi ad una grande causa pubblica, e solo perché si era voluto attenersi più alla lettera che allo spirito della legge, essersi fatta del giuramento di abjurare una prova religiosa; il meeting prega il primo ministro, nella sua qualità di rappresentante di Londra, d'introdurre un bill alla Camera dei Lord per la intera abolizione del giuramento suddetto. »

L'alderman Salomons pronunziò poscia un discorso, nel quale dichiarò ch'egli vedeva nel giuramento d'abjurare una vergogna del paese e del secolo, e che faceva capitale sulle simpatie del Popolo inglese e sulle leggi per ottenerne la revoca.

Il meeting adottò in seguito un indirizzo alla Camera dei Lord, il quale non è che una replica della risoluzione data di sopra, e si separò dopo aver onorato di clamorosi applausi il barone di Rothschild e i signori Salomons e Anstey.

26 luglio. Alla Camera dei Lord, tornata del 25, lord Montague propose che l'Irlanda non fosse sottoposta alle disposizioni del bill sui titoli ecclesiastici.

La proposta Montague, combattuta dal lord cancelliere, fu respinta dalla Camera ad una maggioranza di 83 voci contro 17.

Quindi, sopra un'interpellanza di lord Aberdeen, lord Landsdowne ed il conte Grey dichiararono che il bill non era applicabile alla Scozia.

La Camera dei Comuni esternerà la prossima settimana il suo parere circa la conservazione del palazzo di cristallo. Il sig. Stafford annunciò che egli proporrà un indirizzo alla regina, onde pregarla di prorogare sino al primo maggio prossimo l'adempimento delle condizioni imposte alla commissione esecutiva, affinché sia dato nominare nell'intervallo un comitato coll'incarico di esaminare a quale utile scopo si possa destinare quel palazzo.

Il Congresso della pace terminò i suoi lavori. Nella sua terza tornata esso udì i sigg. Hindley, Pietro Vinograd, Kretzwach, Gilpen, Cobden, de Courmenia, Francesco Bouveret e Coignet. Il Congresso ricevette con entusiasmo una deputazione di quindici operai francesi, ai quali i signori Girardin, Vittore Hugo, de Lamartine e altre distinte persone pagarono le spese di viaggio.

Londra 30 luglio. I Lord hanno adottato definitivamente il bill sui titoli ecclesiastici.

(D. T.) Londra, 31 luglio. La regina chiederà il Parlamento agli 8 d'agosto.

ULTIME NOTIZIE

FRANCIA. — (D. T.) Parigi 1 agosto. La commissione di permanenza fu eletta. Venne ammessa interamente la lista de' candidati delle riunioni della maggioranza, fra i quali si trova anche Changarnier. — Il processo Lemaître-Carlier fu protratto.

NOTIZIE TELEGRAFICHE.

Borsa di Vienna 2 Agosto 1851.

CORSO DEL CAMBIO	CORSO DELLE CARTE DI STATO
Amsterdam 3 m. 108 1/4 L.	Metall. a 5 0/100 . . . 8. 97
Augusta uso 3 m. 118 1/4	• 4 1/2 0/100 . . . 84 3/4
Frankfort 3 m. 117 1/2	• 4 0/100 . . . 84
Genova 2 m. 127 1/4	• 4 0/100 . . . 86 1/4
Amburgo breve 175 1/4	• 3 0/100 . . . 86
Livorno 3 m. 116	• 2 1/2 0/100 . . . 85
Londra 3 m. 11. 39	Prestito alla S. 1854 p. 11. 500
Lione 4 m. —	• 1859 . . . 854
Milano 3 m. 119 1/4	Obbligazioni del Banco di
Marsiglia 3 m. 120	Vienna a 2 1/2 p. 0/100
Parigi 3 m. 120	• 2 1/2 . . . 854
Trieste 3 m. —	Azioni di Banca . . . 1360
Venezia 3 m. —	Agio degli i. c. Zecchini p. 0/100 22 1/4
Baharest per 1 e 11 giorni	
risa par. 235	
Costantinopoli	

Questa sera la Drammatica Compagnia Lombarda diretta da F. A. Bon rappresenta: *I FALSI GIUDIZI DEL MONDO*, Dramma in 2 atti e 4 parti di F. Ricci, nuovissimo, con Farsa.

APPENDICE.

NOTIZIE DIVERSE.

(Le vie commerciali degli Stati Uniti d'America dall'Est all'Ovest. Continuazione e fine). — Gli Stati Uniti dell'America settentrionale giacciono quasi precisamente in mezzo a quelle parti dell'oceano Atlantico e del Pacifico, che per la navigazione hanno la maggior importanza. Per l'Europa, questa zona commerciale è spinta alcuni gradi verso mezzogiorno; i paesi situati di là dell'equatore non hanno, finora, che un'importanza commerciale relativamente subordinata. Tra i gradi 35 e 37 di lat. bor. trovasi il punto di gravitazione di questa zona. Alla costa orientale d'America (accennante allo stretto di Gibilterra) questo punto dovrebbe cercarsi nella Carolina settentrionale; ma la natura della costa lo trasporta sopra il grado 35, perché ivi vogliono cercare i migliori porti, le correnti del mare più opportune, e perché quivi l'America si restringe di 250 m. inglesi. Sulla costa occidentale (accennante alla Cina settentrionale ed al Giappone) i porti di Monterey e San Francisco siedono in mezzo a tale zona commerciale, dalle coste d'Europa e da quelle d'Asia quasi ugualmente discosti.

Fin dall'anno 1844 il signor Whitney esprimeva i vantaggi della via commerciale che attraversasse l'America settentrionale. Otto giorni, ei diceva, basterebbero per arrivare dalla Nuova York all'estremo sbocco della via ferrata e quindi scendere il fiume Columbia con battelli a vapore che in 25 giorni condurrebbero a Canton, Ningpo ed Amoy. Dalla Nuova York ad Amoy avrebbe un viaggio di 55 giorni — e vi si giungerebbe da 55 a 120 giorni prima d'un battello che dall'Inghilterra andasse per Canton o qualsiasi altro porto della Cina. Un carico di merci cinesi giungerebbe per la via d'America in 50 giorni a Liverpool o Londra, con più celerità e con sicurezza maggiore che non vi fosse in una spedizione per l'istmo di Suez, anche se vi si realizzasse il progetto d'una via ferrata. Di tale via costretti a servirsi sarebbero non soltanto il Messico e gli Stati dell'America meridionale, ma ben anche l'Europa e l'America ne ritrarrebbe tutto il vantaggio di ricevere le merci cinesi ed indiane da prima mano e dall'essere istruita intorno alla situazione dell'Impero celeste 20 o 24 giorni prima dell'Inghilterra, della Francia, dell'Olanda. I nostri laghi mediterranei diverrebbero ciò che per l'Europa è il mare Mediterraneo, e le comunicazioni settimanali tra l'oceano Pacifico e l'Atlantico darebbe ai nostri negozianti in mano la chiave del commercio del mondo.

Il sig. Maury, nelle sue ricerche fatte nell'anno 1848, pone in calcolo bensì la via commerciale percorsa attualmente dell'istmo di Suez, ma le dà poca importanza in quanto ch'ella potesse fare concorrenza all'America. Cercando anzi tutto per la Cina mediante una via ferrata che le coste della California congiungesse alla Cina, egli si meravigliò di non trovare o una tale linea alcun cenno in tutti i progetti che di tratto in tratto si fecero per aprire una strada per la Cina mediante una via ferrata per l'istmo di Panama. Se noi esaminiamo, ei dice, la strada e distanza da Panama a Shanghai, quali esse figurano sulla nota carta marittima di Mercatore, noi vi troveremo una distanza tra due luoghi di circa 9500 m. inglesi e le isole Sandwich in mezzo della via. Ma su tale carta, come in ogni altra, la superficie della terra, ch'è pure un globo, è rappresentata come piana e quindi dilatata. La più breve distanza tra due luoghi, che non giacciono precisamente sotto l'equatore o sotto il medesimo meridiano, non è già la linea retta che si traccia sulla carta, ma una linea lungo l'arco del grande circolo sul di cui piano stanno i luoghi; e quest'arco figura sulla carta più dritto di una linea curva. Prendiamo un globo comune, e conduciamo un filo da Panama a Shanghai: esso ci darà la distanza più breve tra i due luoghi; ma ben lungi dal toccare le isole Sandwich, esso passerà anzi il golfo di Messico, Louisiana, l'Oregon, e attraverserà l'oceano più d'un miglio di miglia al di sopra delle isole Sandwich. Se si volesse seguire realmente questa via, la distanza da Panama a Shanghai sarebbe di 8,200 m. inglesi, ossia di 4,200 m. più breve di quella per le isole Sandwich. Ma questa via non è navigabile, e conviene cercare un'altra che dalla prima si scosti il meno possibile, ed offra in un il vantaggio di poterla percorrere senza fermate. Mantenendo il filo fermo sopra Shanghai, e conducendolo attraverso l'oceano di modo ch'ei si venga a toccare la Cali-

fornia, si descrive un grand'arco, che potrebbe esser navigato da un battello a vapore munito di sufficiente materia combustibile, passando dal Chili al Giappone senza mestieri di toccar terra. E questa è la via navigabile più corta che possa condurre alla Cina, dal Chili, da Bolivia, Perù, Ecuador, dall'America centrale, e dalle coste occidentali del Messico. Questa sarà per l'avvenire la via commerciale dell'oceano Pacifico che legherà l'America alle Indie.

Maury esamina inoltre, se l'attuazione pratica di questo piano sia possibile, e quali mezzi vi sieno necessari. Come punti di partenza gli sembrano i più opportuni i porti di San Diego, Monterey e San Francisco; egli dà però la preferenza a quello di Monterey, che sarebbe uno tra i migliori porti del mondo. Le comunicazioni tra Monterey e l'America centrale e meridionale sono od attuate o prossime ad attuarsi; da Valparaiso a Panama esiste già una navigazione a vapore mensile che passa per Callao e Guayaquil; ed un bill dell'anno 1847 del congresso americano istituisce altra navigazione a vapore tra Panama e la foce del Columbia, la quale toccando Monterey costituirebbe questo porto come scalo e stazione della linea cinese-americana. Monterey giace (36° 37 lat. bor.) sulla via diretta di Panama per la Cina, a due terzi della distanza totale, e la distanza da Monterey al Giappone è minore di quella da Panama alle isole Sandwich: poichè questa ammonta a 4500, quella a 5700 m. inglesi, cioè quanto v'ha da Charleston a Liverpool. Perché gli Stati Uniti dovrebbero rinunciare anche all'impresa della via ferrata di Panama. Conviene ancora considerare che la via da Panama all'isola di Sandwich non offre alcun punto di fermata, e che questo tratto della lunghezza di 4500 m. inglesi non può navigarsi da alcun battello a vapore, per mancanza di materiale combustibile, all'incontro tra Monterey e Shanghai trovansi a mezzo del cammino le isole Aleutine della distanza che v'ha tra Liverpool ad Halifax dove potrebbero stabilire un deposito di carbon fossile. Prendendo a misura la celerità dei piroscafi che corrono tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti, si potrebbe fare il viaggio da Shanghai a Monterey in 26 giorni compreso il giorno di fermata alle Aleutine. — Inoltre gli abitanti degli Stati Uniti sono spinti a tale commercio anche da vantaggi d'altro genere. Essi posseggono presentemente nell'oceano Pacifico 1200 navigli che danno occupazione a 25,000 anime; la sola pesca della balena ne richiede 800 navigli, e dà un reddito annuo di 450 milioni di lire austriache, aumentandosi d'anno in anno, dove all'incontro quello della Francia e dell'Inghilterra in tale ramo va proporzionalmente diminuendosi. Altrettanto è constatato del commercio della Cina, perchè l'America può fornire a più buon prezzo il cotone che non l'Inghilterra. Per scavalcare in breve tempo l'Inghilterra dal commercio della Cina, l'America non ha mestieri che di più facili comunicazioni, e queste sono quelle alla cui attuazione essa rivolge ora l'animo. (Dall'Austria.)

— (Reale accademia d'agricoltura di Torino). — Giovedì, 5 luglio p. p., il socio cav. prof. Baruffi dava termine alle sue lezioni di fisica applicata all'agricoltura, nelle quali dopo di avere dapprima esposti i principali progressi agrari seguiti nel decorso anno rurale, dimostrava quanto sia importante lo studio delle idro-meteorologie per perfezionamento dell'agricoltura patria, specialmente in questi giorni, nei quali il continuo miglioramento e facilitazione delle pubbliche comunicazioni rendono impossibili le carestie, e che l'alto prezzo delle carni e quello decrescente dei cereali comandano un aumento nella produzione dei foraggi e del bestiame. Egli intrattene pure il suo colto uditorio sulle principali meteorologie acquose, destinando in fine due lezioni speciali a due cose dette attualità; una cioè all'influenza delle meteorologie nell'allevamento dei filugelli, l'altra al drenaggio, metodo acconcio a risanare le terre troppo umide, già da molto tempo conosciuto dagli Italiani, perfezionato e generalmente adottato in questi ultimi tempi nel regno unito, della Gran Bretagna, e che grazie alle intelligenti cure e sollecitudini del sig. ministro dell'agricoltura e del commercio vorrà pure sperimentato nel Piemonte dall'Accademia di agricoltura. (G. P.)

— Dietro il giornale ceco per l'economia rurale, forestale e domestica, si sono formate delle società filiali economiche fuori ne seguenti luoghi della Boemia: in Pardubitz sotto la presidenza del conte Chotek; in Budweis sotto quella del principe Lobkowitz; in Kolín sotto quella del conte Althan; in Glacov sotto quella del conte Cristiano Waldstein; in Böhmisch-Leipitz sotto quella del sig. J. A. Hecht e in Saaz sotto la presidenza del sig. M. Stieper. Dietro i rapporti delle medesime l'annata di quest'anno promette molto bene.

— Alla chiesa dell'anno 1850 la lunghezza delle strade ferrate che trovansi in attività nella Prussia importava 594,066 leghe tedesche, di cui 84,356 con doppio tracciato. Il capitale di costruzione è calcolato a 151,359,394 talleri. Quali mezzi di trasporto erano disponibili, 516 locomotive, 1551 vagoni, 7433 carri per merci. Le locomotive hanno corso durante il 1850 1,516,245 leghe. In tutto furono trasportate 9,502,821 persone e 46,383,918 centinaia di merci. Gli introiti importarono 15,095,479 talleri; l'uscita ammontò a 6,259,762 talleri.

Pietroburgo 5 luglio. Di oro e argento tutto muto, monetato in Russia, l'importo di circa 520 milioni di rubli d'argento. Esistono soltanto alcune miniere di carbon fossile nella Russia meridionale, e precisamente nel dipartimento di Jakaterinow e nei circoli del Don che producono annualmente 800,000 puds. Un pud equivale a 25 lire.

— I ladri di Vienna non stettero inoperosi durante l'eclissi e forse che avrebbero condotti ad effetto dei piani stupidi, qualora si fosse avverata la loro aspettazione di una totale oscurità. Uno di questi cavalieri d'industria venne sorpreso nell'atto appunto che stava per eseguire all'oscuro un esatto inventario di tutti gli effetti preziosi che si trovavano in una delle abitazioni della casa No. 252 in città. Sulla Smeltz vennero arrestati a tempo due ragazzi dopo già consumato un furto di tasca. Una minaccia poi alquanto originaria venne eseguita da due altri costumi furlantoni. Essi legarono cioè col mezzo di una fune assieme due signori, che stavano l'uno presso dell'altro del tutto assorti nel contemplare il grande fenomeno di natura, e rubarono ad uno di essi dalla tasca un fazzoletto. Il derubato si accorse del furto, e volendo raggiungere il ladro, nel muoversi cadde e fece cadere il suo compagno, legato, locchè cagionò che si destasse generale allarme tra gli abitanti, ed alcuni perfino, nulla ostante l'immortalità di questo fatto, non poterono a meno di non dare ai furti serosi di risa. I due marinai riuscirono frattanto a fuggire perdendosi tra la folla.

— Per la morte del navesaglio Sebastiani non rimangono ora in Francia che cinque navesaggiati, vale a dire: Soult, nominato nel 1807; Gerard 1850; Reille 1849; Girolamo Bonaparte 1850; Exelmans 1851.

N. 17164—2619 VII.

AVVISO

DELLA R. DELEGAZIONE PROV. DEL FRIULI

Deducesi a pubblica notizia che nella mattina del giorno 8 agosto p. v. alle ore 9 avrà luogo nella Piazza di questo pubblico Giardino mediante intervento dell'Autorità militare la vendita per Asta di 58 cas di del Treno verso pronto pagamento in effettive Lire Austr.

Udine 31 luglio 1851.

L'I. R. Delegato

NOB. DE JORDIS

Il R. Segretario
VILLIO.

BAGNI E FANGHI

IN VENEZIA

A S. SAMUELE

NEL GRANDE STABILIMENTO

IN CALLE GRASSI RISGUARDANTE IL CANAL GRANDE

I FANGHI MARINI vengono estratti da un sito della laguna dove si riconobbe essere i più efficaci, e i TERNALI giungono ogni mattina col mezzo della Strada Ferrata.

L'ACQUA DI MARE viene attirata con tubi sporgenti quasi al centro della colta di Canalazzo dove per la profondità e correntia è sempre fresca e pura.

Sovrapposto allo Stabilimento vi sono APPARTAMENTI d'APPAGNARE signorilmente adibiti; riguardanti pure il CANAL GRANDE.

PACIFICO FALUSI Redattore e Comproprietario.

Tip. Tronchetti-Muraro.